



Reactienota

N307 Roggebot – Kampen

Februari 2019

Colofon

Projectnaam

N307 Roggebot – Kampen

Projectkenmerk

P07001

Documentkenmerk

2019/0004836

Opdrachtgevers

Provincie Flevoland
Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AB Lelystad
Telefoon 0320 265 265
www.flevoland.nl
info@flevoland.nl

Provincie Overijssel
Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 70 81
Fax 038 425 48 88
www.overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

Projectmanager

Albert de Vries
N307@flevoland.nl

Versie

Definitief

Datum

Februari 2019

Auteur(s)

Dries van de Grift, Frank Dijkema, Carlo Spijk

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel van de Reactienota	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Inspraak en Reactienota	5
2.1	Inspraakperiode	5
2.2	Vooroverleg en inspraak	5
2.3	Beantwoording reacties	5
2.4	Hoe vind ik het antwoord op mijn reactie?	6
2.5	Beantwoording gekoppeld aan fase project	6
3	Vooroverleg Bro	7
3.1	Reactie Waterschap Zuiderzeeland	7
4	Een beeld van de ingediende reacties	9
5	Verdere procedure N307 Roggebot-Kampen	11
	Bijlage: tabel met reacties en beantwoording	12

1 *Inleiding*

1.1 *Aanleiding*

In het gebied tussen Dronten en Kampen willen de Provincies Flevoland en Overijssel, in samenwerking met het Rijk, gaan werken aan de vernieuwing van de N307 en de oeververbinding tussen de twee provincies. De huidige weg met de rotonde bij de Roggebotsluis tussen het Vossemeer en het Drontermeer maakt plaats voor nieuwe infrastructuur met gescheiden oplossingen voor het langzaam en snel verkeer. Tegelijkertijd werken we aan enkele ingrepen die nodig zijn voor de waterveiligheid van de regio. De Roggebotsluis verdwijnt, de doorgang voor het water wordt hier een stuk breder en er komt een nieuwe beweegbare brug met een grotere doorvaarhoogte. Het resultaat belooft een vlottere doorstroming voor het verkeer op de N307 en een veiligere situatie voor gebruikers van de weg en het water. De aanleg, bouw en herinrichting starten in 2020 en het gehele project moet eind 2022 gereed zijn.

1.2 *Doel van de Reactienota*

Deze Reactienota geeft een overzicht van de ingediende reacties op het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen "N307 Roggebot – Kampen" dat van 15 oktober tot en met 26 november 2018 ter inzage heeft gelegen. In de bijlage van de nota staan alle reacties inhoudelijk samengevat, met daarbij een antwoord op de in de reactie gestelde vraag en/of gemaakte opmerking.

1.3 *Leeswijzer*

In hoofdstuk 2 wordt toegelicht hoe de inspraak op het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen "N307 Roggebot – Kampen" heeft plaatsgevonden. In hoofdstuk 3 is de reactie van Waterschap Zuiderzeeland opgenomen in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. In de bijlage van deze Reactienota is de inhoudelijke beantwoording van de ontvangen reacties opgenomen in een tabel. Op enkele punten hebben de reacties geleid tot het aanpassen van het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen. Waar dit het geval is, staat het bij de beantwoording expliciet genoemd. De volledige uitwerking van de aanpassing is niet in deze Reactienota opgenomen, maar is terug te vinden in het Plan in Hoofdlijnen "N307 Roggebot – Kampen". Hoofdstuk 5 licht ten slotte de verdere planning toe met betrekking tot de besluitvorming in 2019.

2 *Inspraak en Reactienota*

In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe de inspraakprocedure rond de herinrichting van de N307 Roggebot - Kampen is opgezet en uitgevoerd. Daarna wordt aangegeven hoe de beantwoording is opgezet. De inhoudelijke antwoorden op de reacties zijn opgenomen in de tabel in de bijlage.

2.1 *Inspraakperiode*

Het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen heeft van 15 oktober tot en met 26 november 2018 ter inzage gelegen. In deze periode konden opmerkingen op het (ontwerp)Plan in de vorm van reacties worden doorgegeven aan de provincies Overijssel en Flevoland.

Het belangrijkste moment rondom de inspraak was de inloopbijeenkomst op 29 oktober 2018 in het VIA gebouw in Kampen. Zo'n 70 belangstellenden hebben de inloopbijeenkomst bezocht. Bezoekers konden 3D-impresies van het ontwerp bekijken en op grote tablets gedetailleerde kaarten inzien. Er waren medewerkers van het project aanwezig die de vragen van de bezoekers beantwoordden. Daarnaast waren de projecten Drontermeerdijk, Reevesluis en Recreatieterrein Roggebot aanwezig tijdens de inloopbijeenkomst. Op deze wijze konden bezoekers informatie vergaren over alle projecten binnen IJsseldelta Fase 2 en werd de samenhang voor belanghebbenden zichtbaar gemaakt.

Zowel de inloopavond als de inspraakperiode van het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen is bekendgemaakt op Facebook, Twitter, verschillende websites en via advertenties en persberichten in de regionale en lokale media. Telkens werd er verwezen naar de website www.ruimtevoorderivierijsseldelta.nl/n307, waarop uitgebreide informatie over de N307 stond en waar het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen kon worden bekeken.

Daarnaast zijn bekende stakeholders middels een brief geïnformeerd over de terinzagelegging. Tijdens de inspraakperiode hebben we 16 reacties ontvangen van belanghebbenden.

2.2 *Vooroverleg en inspraak*

Om er voor te zorgen dat zowel de reacties van omwonenden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen als die van de rechtstreeks betrokken overheidsinstanties worden opgehaald zijn er twee trajecten doorlopen. In het eerste traject hebben de provincies Flevoland en Overijssel het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen terinzage gelegd zodat een ieder in staat waren om een persoonlijke reactie in te dienen. In het tweede traject zijn Waterschap Zuiderzeeland en de provincie Flevoland in het kader van het vooroverleg bestemmingsplan door de gemeente Dronten gevraagd om hun reactie.

2.3 *Beantwoording reacties*

Na het vaststellen van het Plan in Hoofdlijnen door Gedeputeerde Staten (GS) is de Reactienota openbaar en kunnen indieners van een reactie de beantwoording lezen, inclusief het standpunt van GS daarover. De indieners van de reacties krijgen een exemplaar van de Reactienota toegestuurd. Ook op de website www.ruimtevoorderivierijsseldelta.nl/n307 wordt de Reactienota gepubliceerd.

2.4 Hoe vind ik het antwoord op mijn reactie?

Elke ingediende reactie heeft op volgorde van binnenkomst een nummer gekregen. Indieners van de reacties ontvangen persoonlijk bericht met de mededeling onder welk nummer zij het antwoord op hun reactie in deze Reactienota kunnen terugvinden. In de openbare Reactienota is de indiener alleen vermeld als het gaat om een rechtspersoon (maatschappelijke organisatie, bedrijf of overheid). Het volgnummer van de reacties van particulieren is alleen bij de indiener zelf bekend. Dit is om de privacy van de indiener te beschermen (zie de Algemene verordening gegevensbescherming).

De reacties zijn gekoppeld aan de thema's uit het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen:

- A. Uitgangspunten;
- B. Ontwerp;
- C. Effecten omgeving/verkeer;
- D. Proces en Communicatie.

2.5 Beantwoording gekoppeld aan fase project

Het project bevindt zich momenteel in de planuitwerkingfase. Dat betekent dat het ontwerp nog verder moet worden uitgewerkt en dat we bepaalde reacties op het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen nog niet kunnen beantwoorden. In de beantwoording wordt hierop gewezen. Na het verwerken van de reacties en eventuele verbeteringen op het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen, wordt deze omgezet naar een Plan in Hoofdpijnen.

Dit Plan in Hoofdpijnen is de basis voor de volgende stap, de realisatiefase. Deze fase kent twee onderdelen: voorbereiding en uitvoering. In de voorbereiding worden alle wettelijke procedures doorlopen voor bestemmingsplannen, projectplannen Waterwet en vergunningen. In de periode tot aan de start van het formele besluitvormingsproces, zijn er extra onderzoeken nodig ter onderbouwing van de te nemen besluiten.

3 Vooroverleg Bro

De gemeente Dronten heeft het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen als (vormvrij) voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. In dat kader vindt vooroverleg plaats op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarom is het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen door de gemeente Dronten toegezonden aan het Waterschap Zuiderzeeland en provincie Flevoland. Het Waterschap heeft een reactie ingediend.

3.1 Reactie Waterschap Zuiderzeeland

De N307 kruist de Drontermeerdijk die in het kader van het project IJsseldelta-Zuid wordt versterkt door Waterschap Zuiderzeeland. De versterking van de Drontermeerdijk ter hoogte van de N307 maakt onderdeel uit van project N307. Daarom zijn er meerdere aandachtspunten vanuit het Waterschap Zuiderzeeland doorgegeven aan de provincie Flevoland. Deze aandachtspunten worden ook nog nader in detail uitgewerkt in de Klant Eis Specificatie (KES) van het Waterschap.

Waterveiligheid

- Het ontwerp voor de waterkering moet voldoen aan het vigerende landelijke ontwerpinstrumentarium voor waterkeringen en bijbehorende leidraden. Daarnaast moet het ontwerp voldoen aan de aanvullende eisen van het Waterschap.
- Het ontwerp voor de waterkering ter plaatse de N307 gaat naar verwachting afwijken van het huidige dijkprofiel. De consequenties van dit nieuwe afwijkende profiel in relatie tot het bestaande profiel graag nader overleggen.
- Bij het ontwerp van de waterkering is het van belang dat er een voldoende breed profiel wordt aangehouden voor de stabiliteit van de waterkering, voor beheer en onderhoud door het waterschap en voor eventueel benodigde toekomstige versterkingen.
- Een belangrijk uitgangspunt is dat er (in beginsel) geen vreemde elementen zoals pijlers en heipalen in de waterkering komen. De maximale pijlerafstand van de verkeersbrug en de minimale breedte van de kering kunnen conflicteren. Daarom de locaties van de pijlers in samenwerking bepalen.
- Ook bij de fietsbrug (variant) is sprake van pijlers in de kering. Er wordt hierbij sterk de voorkeur gegeven aan het fietspad of een alternatief dat in overeenstemming is met het Beleid bouwen nabij primaire waterkeringen van het Waterschap.
- De Roggebotsluis mag niet eerder verwijderd worden dan dat de waterveiligheid van de kanteldijken bij de ProRail tunnel mee afgewogen is.

Beheer en onderhoud

Het is belangrijk dat het ontwerp onderhoudsarm en onder alle omstandigheden inspecteerbaar is. Uitgangspunt daarbij is het zo laag mogelijke houden van levenscycluskosten. De reconstructie van de waterkering mag niet leiden tot een significante stijging van de beheer- en onderhoudskosten van het Waterschap.

Eigendom

Het is van belang vooraf afspraken te maken over de privaatrechtelijke aspecten met betrekking tot ons eigendom zoals afspraken over het eigendom van de grond onder de weg en het fietspad die in het profiel van de waterkering komen. Tevens gaat het om afspraken over kosten, te derven inkomsten of de waarde van de (te verwijderen) grond.

Ruimtelijke kwaliteit

De visualisaties van het ontwerpplan suggereren een grasbekleding op de waterkering onder de brug. Met het oog op het onderhoud, moet onder een brug verharding op de waterkering worden aangebracht.

Procedures

Voor de aanpassing van de waterkering ter plekke van project N307 die niet is meegenomen in het Projectplan Versterking Drontermeerdijk, dient een vergunning in het kader van de Keur te worden aangevraagd. Deze vergunning moet worden afgestemd met het projectplan Waterwet voor de aangrenzende aanpassingen van de Drontermeerdijk door het Waterschap. Tevens dient er een procedure voor een leggerwijziging te worden doorlopen.

Standpunt Provincie Flevoland en Overijssel

Van de reactie van het Waterschap Zuiderzeeland wordt kennis genomen. De provincie ziet de Klant Eis Specificatie (KES) met belangstelling tegemoet. Over de KES vindt nader overleg plaats om bovengenoemde aandachtspunten op een zorgvuldige manier te betrekken bij de nadere uitwerking en optimalisatie van het ontwerp van de N307.

4 Een beeld van de ingediende reacties

In dit hoofdstuk 4 staat een beknopte indruk van de meest voorkomende reacties in de bredere context van het project.

Verderop, in de bijlage bij deze Reactienota, staat een tabel met daarin alle reacties op het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen voor de N307 Roggebot – Kampen. In veel gevallen kaart de inzender van een reactie meerdere onderwerpen aan. Voor een goede verwerking en beantwoording is in die tabel daarom elk onderwerp van de reacties apart weergegeven. Ook is aan elk onderdeel van alle reacties een categorie gegeven: gaat het over de uitgangspunten, over het ontwerp zelf, over de effecten op de omgeving of over het proces.

Reacties over de uitgangspunten

Deze reacties gaan over de aanleiding voor het project en de hoofdkeuzes die voortkomen uit de Verkenningfase.

Een aantal reacties heeft als onderwerp het loslaten van de voorkeursoplossing uit de Verkenningfase. Hierbij leggen we uit dat de uitgangssituatie is veranderd omdat we nu een combinatie maken met het verwijderen van het Roggebotsluis-complex. Dit maakte eerder nog geen deel uit van het project.

Enkele inzenders stellen vragen bij de verkeerscijfers en bij het nut van het aanpassen van de weg, ook in relatie tot de drukte op de N50. De N50 zelf valt buiten dit project, maar wordt in de nabije toekomst gelukkig ook aangepakt. De prognoses voor de groei van het verkeer op de N307 Roggebot-Kampen zijn inmiddels vernieuwd en onderbouwen nog steeds de keuze van beide provincies voor dit project.

Ook zijn er enkele reacties die gaan over de keuze voor een nieuwe brug, in plaats van een aquaduct of een tunnel of het handhaven van de huidige brug in combinatie met een nieuwe brug. In de Verkenningstudie is gekeken naar alle alternatieve mogelijkheden en de kosten-baten analyse leverde op dat het uitwerken van de oplossing met een nieuwe brug de beste keuze is. Waarom nu niet direct de weg en een brug wordt gebouwd voor twee keer twee rijstroken, roept ook vragen op. Deze keuze is bewust gemaakt omdat de verwachting is dat het na de ombouw van de N307 het nog ten minste tien jaar duurt voor de verkeersintensiteit het nodig zou kunnen maken om een verdubbeling van het aantal rijstroken en de aanleg van de 2^e brug hiervoor te realiseren. Tot slot is ook het uitgangspunt van een 7 meter hoge brug aanleiding tot reacties. Ook de ideale hoogte is meegenomen in de Verkenning. Deze hoogte is gekozen omdat een hogere brug een langere 'aanloop' vanaf beide oevers vergt, wat ruimtelijk complexer is om in te passen en duurder. Ook is voor verreweg de meeste beroepsvaart 7 meter hoog genoeg om onderdoor te varen en zal de nieuwe brug dus veel minder vaak open moeten dan de huidige brug.

Reacties over het ontwerp

Deze reacties gaan over de manier waarop de weggebruiker straks gebruikt maakt van de nieuwe infrastructuur, hoe de wegen en parallelwegen zijn gepositioneerd en wat dit mogelijk betekent vanuit de visie van de belanghebbenden.

Meerdere reacties gaan over de wens om het fietsverkeer op de route tussen de brug en de N50 niet op dezelfde rijbaan te laten rijden als het veel grotere landbouwverkeer. Dit onderschrijven we en op dit punt wordt het ontwerp aangepast. De Provincie Overijssel maakt hiertoe een uitzondering op het reguliere beleid. De belangrijkste reden om dit te doen is de veiligheid voor de fietser. De hoge intensiteit van zowel het fietsverkeer als het landbouwverkeer op deze route geeft daarbij de doorslag.

Veel inzenders van reacties op het ontwerp geven tips en adviezen die het ontwerp praktischer of veiliger kunnen maken of uiten een specifieke wens voor een gebruiksdoel op een locatie rondom de weg. Al deze reacties komen aan bod wanneer we het ontwerp meer op detail gaan uitwerken. Dit is in de meeste gevallen nog niet terug te vinden in het Plan in Hoofdlijnen, omdat het gaat om onderwerpen die pas aan de orde komt bij het afronden van alle details met de gekozen aannemer. Niet alle wensen krijgen een plek in het vervolg, als dit zo is hebben we dat in de beantwoording duidelijk gemaakt en uitgelegd waarom.

Reacties over de effecten van het project op de omgeving

Deze reacties gaan over wat de veranderingen door het project betekenen voor bijvoorbeeld omwonenden, het verkeer, ondernemers, recreanten en de natuur.

Verreweg de meeste reacties binnen dit thema gaan over geluid en met name over de vrees voor geluidsoverlast van het verkeer over de nieuwe brug. In relatie hiermee willen omwonenden bijvoorbeeld graag een specifieke bomenrij handhaven. Bij de reacties over geluid stelt men ook de vraag of dit wel voldoende een plek heeft gekregen bij de keuzes voor het ontwerp en de inrichting van het gebied zoals dit er nu ligt.

Omdat bekend is dat geluidbelasting een groot effect kan hebben op onze gezondheid, komt er nog een gedetailleerd akoestisch onderzoek. Dat akoestisch onderzoek is ook nodig voor de bestemmingsplanprocedure en de benodigde Natuurvergunning. Naast geluid worden ook andere aspecten zoals fijnstof onderzocht.

Reacties over communicatie en proces

Enkele reacties gaan over wat er mogelijk is om te doen als iemand schade ondervindt van het project. Een voorbeeld is schade aan woongenot door geluidsbelasting en daarmee samenhangend schade aan de waarde van de woning. Ook zijn er bij enkele belanghebbenden zorgen over extra kosten die men moet maken om voorzieningen op het eigen terrein aan te passen aan de veranderingen in het gebied die het gevolg zijn van het project.

Waar mogelijk zullen de provincies aan individuele oplossingen en proberen daarmee eventuele schade te voorkomen of beperken. Hierbij geven we aan dat, als men van mening is dat er in de nieuwe situatie sprake is van waardevermindering als gevolg van dit initiatief, bij de gemeente een verzoek om planschade ingediend kan worden. Bij de vaststelling van de bestemmingsplannen wordt nader ingegaan op de procedure met betrekking tot schadeclaims.

De wens om betrokken te worden komt terug in veel van de reacties op dit thema. Er zijn vragen over het bestaan van overlegvormen zoals een klankbordgroep, maar in de meeste gevallen uit men concreet de wens om mee te praten rondom bepaalde details van het ontwerp waar men een belang bij heeft. Voorbeelden zijn de inrichting en maatvoering van voorzieningen en infrastructuur rondom het volkstuincomplex. De inrichting van deze stap in het definitieve ontwerpproces is nog in ontwikkeling. Vanuit het project worden de belanghebbenden zo mogelijk actief betrokken bij de nog te houden integrale ontwerpessies.

Wensen over communicatie rondom bereikbaarheid, eventuele afsluitingen of omleidingen tijdens de bouwperiode, zijn ook onderwerp van de reacties. Uiteraard willen we de bereikbaarheid van alle locaties zoveel mogelijk garanderen. Eventuele tijdelijke belemmeringen worden vroegtijdig gecommuniceerd.

Tot slot zijn er ook reacties over de procedure. Omdat in het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen stellig staat dat de werkzaamheden in 2020 starten, vroeg iemand zich af of het nog wel mogelijk is om invloed uit te oefenen op het project. Uiteraard volgt in 2019 nog de formele procedure, deze staat hierna in hoofdstuk 5 beknopt weergegeven.

5 *Verdere procedure N307 Roggebot-Kampen*

Na vaststelling van het Plan in Hoofdlijnen door de provincies Overijssel en Flevoland starten begin 2019 de nodige voorbereidingen voor de herinrichting van de N307. Voor de voorbereiding van totstandkoming van de bestemmingsplannen, projectplannen Waterwet en de benodigde vergunningen doorlopen we in 2019 de wettelijke procedures. Het Plan in Hoofdlijnen geeft input voor deze te nemen (ontwerp)-besluiten.

Voor realisatie van het project N307 Roggebot – Kampen zijn verschillende besluiten nodig. De belangrijkste zijn:

- Gedeeltelijke herziening Bestemmingsplannen Dronten
- Gedeeltelijke herziening Bestemmingsplannen Kampen
- Projectplan Waterwet amoveren Roggebotcomplex
- Projectplan Waterwet voor de werkzaamheden Waterschap Drents Overijsselse Delta
- Vergunningen en ontheffingen Wet natuurbescherming

Deze besluiten hangen nauw met elkaar samen. Daarom is ervoor gekozen om deze besluiten op gecoördineerde wijze te nemen. Hiertoe hebben de overheden zogenoemde 'coördinatiebesluiten' genomen. Dit houdt in dat de ontwerpen van deze besluiten en de vastgestelde besluiten gezamenlijk ter inzage worden gelegd. Het voordeel is dat er dan in één keer op alle ontwerpen tegelijk en alle vastgestelde besluiten tegelijk kan worden gereageerd.

Zo ontstaat er één procedure voor de voorbereiding, totstandkoming en rechtsbescherming van samenhangende besluiten. Daarmee ontstaat meer duidelijkheid voor de betrokken bewoners, bedrijven en overheden en meer samenhang in de besluitvorming. Dit verhoogt de inzichtelijkheid, de kwaliteit en de snelheid van het formele besluitvormingstraject. Op dit moment is de verwachting dat medio 2019 de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten en –plannen zal plaatsvinden.

Bijlage: tabel met reacties en beantwoording

In onderstaande tabel staan alle reacties op het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen N307 Roggebot – Kampen. Deze zijn per inzender gegroepeerd. Voor een goede verwerking vanuit het project zijn de onderdelen van de reacties die elk over een ander onderwerp gaan, ingedeeld in thema's. Thema A gaat om reacties op de uitgangspunten voor het project. Thema B gaat om reacties op het Referentieontwerp. Thema C gaat om reacties over de effecten van het project op de omgeving. Thema D gaat om reacties over de communicatie en het proces. Daarnaast is in de tabel aangegeven het grondgebied (F=Flevoland, O=Overijssel) waarop de reactie betrekking heeft.

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
1	1	Een aquaduct is een betere oplossing dan een brug.	A	Voor de verschillende varianten voor de nieuwe oeververbinding is tijdens de Verkenningenstudie een kosten-baten analyse gemaakt. Uit deze analyse volgde dat de aanleg van een tunnel of aquaduct hogere kosten dan baten (opbrengsten) heeft en daarmee geen verantwoorde investering is.	F
	2	Zijn er schepstellingen uitgevoerd?	A	Er is in de Verkenningenstudie een analyse gemaakt van de huidige en toekomstige scheepvaartbewegingen. Daarbij is gebruikt gemaakt van scheepvaarttellingen op de randmeren die door Rijkswaterstaat worden gemonitord.	F
2	1	Het traject van de nieuwe weg kan beter verder naar het zuiden worden verplaatst.	B	Bij het ontwerp van de N307 hebben we te maken met dwangpunten waartussen het plan moet worden uitgevoerd. Dwangpunten zijn de bestaande gebouwen waaronder de Music Club en de woningen ter hoogte van de Buitendijksweg. Door volgens de Landelijke Richtlijnen Wegontwerp wegen en Provinciale Richtlijnen Wegontwerp te ontwerpen komt de nieuwe N307 te liggen op de plek zoals weergegeven in het Referentieontwerp.	O
	2	De parallelwegen moeten voldoende breed zijn ontworpen.	B	De parallelwegen zijn gedimensioneerd volgens de Landelijke Richtlijnen Wegontwerp wegen en Provinciale Richtlijnen Wegontwerp.	O
	3	Wij maken ons zorgen over geluidsoverlast door het verkeer over de nieuwe brug.	C	Met de milieumodellen van de provincies Flevoland en Overijssel is ten behoeve van het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen een verkennend akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft een indicatie opgeleverd van de te verwachten effecten op de geluidbelasting. De exacte effecten op de geluidbelasting worden in de verdere planuitwerking bepaald door een nader en meer gedetailleerd akoestisch onderzoek. Dat akoestisch onderzoek is nodig voor de bestemmingsplanprocedure en de benodigde Natuurvergunning. Op basis van dat onderzoek zullen zo nodig ook aanvullende mitigerende maatregelen getroffen worden. Naast geluid worden ook andere aspecten zoals fijnstof onderzocht. Alle milieugevolgen worden verwerkt in het Actualisatie MER dat wordt opgesteld voor de verdere besluitvorming. Voor verdere inspraakmomenten verwijzen we naar Hoofdstuk 8 in het Plan in Hoofdlijnen.	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	4	Wij verwachten verminderd woongenot, overlast en een waardevermindering van onze gebouwen.	D	Bij de totstandkoming van het (ontwerp)plan in hoofdlijnen hebben de provincies zoveel mogelijk rekening gehouden met de verschillende algemene en individuele belangen rond het project. Het wegontwerp is binnen de mogelijkheden en technische randvoorwaarden zo goed mogelijk ingepast in het landschap en de leefomgeving. Het valt echter niet uit te sluiten dat er in individuele gevallen schade ontstaat (zoals verminderde bereikbaarheid, uitzicht en/of privacyverlies of waardevermindering. Als u van mening bent dat er in de nieuwe situatie sprake is van waardevermindering als gevolg van dit initiatief kunt u conform de geldende procedure bij de gemeente een verzoek tot planschade indienen.	O
	5	Het probleem van slechte verkeersdoorstroming ligt niet op de N307 maar op de N50.	A	Het probleem van een slechte verkeersdoorstroming is een combinatie van factoren: de frequente brugopeningen, de rotonde, langzaam verkeer op de hoofdrijbaan en inderdaad ook de aansluiting en de doorstroming op de N50. De aansluiting op de N50 is enkele jaren geleden verbeterd met de reconstructie van de kruispunten. De problemen op de N307 worden aangepakt met de voorgenomen reconstructie. Rijkswaterstaat gaat in 2020 de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid ombouwen naar 2 x 2 rijstroken waarmee ook hier de doorstroming wordt verbeterd.	O
	1	Met het oog op de toekomst is een brug een slechte oplossing voor het doorgaande verkeer en is een tunnel een betere.	A	Voor de verschillende varianten voor de nieuwe oeververbinding zijn tijdens de Verkenningenstudie kosten-baten afwegingen opgesteld. Uit deze afweging volgde dat een tunnel of aquaduct hogere kosten dan baten heeft en daarmee geen verantwoorde investering is.	F
	2	Handhaaf de bestaande Roggebotbrug voor het langzaam en bestemmingsverkeer en verleng de aanbruggen om de bredere doorstroombopening te overbruggen.	A	Als we dit zouden uitvoeren, moeten er naast aanlandingen voor de nieuwe brug ook nieuwe aanlandingen voor de bestaande brug worden gemaakt. Twee beweegbare bruggen betekent ook dat er twee installaties gerealiseerd moeten worden. Dit alles brengt hoge kosten met zich mee en is in praktische zin geen verbetering ten opzichte van de voorgestelde plannen.	F
4	1	Scheiden van het fietsverkeer met het verkeer op de parallelweg is veiliger vanwege verwachte toename van fietsverkeer, opkomst E-bike en gebruik door relatief veel wandelaars. Daarom op het hele traject tussen Roggebot en N50 een vrij liggend fietspad aanleggen.	B	Dit gaan we realiseren. Het traject tussen de ontsluitingsweg van de Music Club en de Buitendijksweg wordt voorzien van een vrijliggend fietspad waardoor er op het gehele traject een uniform beeld is met een vrijliggend fietspad. Het referentieontwerp wordt hierop aangepast.	O/F
	2	Aan Flevolandse zijde: geen haarspeldbochten maken in het vrijliggende fietspad aan de zuidzijde van de N307.	B	Vanwege het te overbruggen grote hoogteverschil naar de nieuwe brug en vanwege de toegestane hellingspercentage van het fietspad is een bepaalde lengte nodig om dit te overbruggen. Omdat er voor de oprit naar de brug maar een beperkte ruimte beschikbaar is, resulteert dit in een tracé met scherpe bochten. Bochten in het tracé zijn waarschijnlijk niet te voorkomen. In het ontwerp worden wel optimalisaties voorzien, waarbij het hoogteverschil kleiner wordt met als resultaat een korter fietspad tracé. Nadere optimalisatie en uitwerking van dit ontwerp-onderdeel volgt in de realisatiefase.	F
	3	Het kronkelige tracé met de vele bochten van het fietspad langs de N307 en het aantal meters wat omgefietst moet worden aan Flevolandse zijde gaat niet werken en leidt tot gevaarlijk en 'bochtafsnijd' gedrag van fietsers. Er zijn vast alternatieven te bedenken.	B	Zie het antwoord op punt 2 in deze reactie.	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	4	Een steiler hellingspercentage voor het fietspad is vanwege de opkomst van de E-bike verdedigbaar.	A	De Landelijke Richtlijnen Wegontwerp wegen en Provinciale Richtlijnen Wegontwerp van de provincies worden toegepast als uitgangspunt voor het ontwerp. Hellings- of Stijgingspercentages van wegen - en dus ook fietspaden - zijn onderdeel van deze richtlijnen.	F
	5	Zorg voor goede (LED-)verlichting en bewegwijzering voor het fietsverkeer.	B	De Provincies hebben beleid voor het inrichting van wegen en fietspaden. Dit beleid wordt in het project gevolgd. Goede en veilige verlichting en duidelijke bewegwijzering is een onderdeel van het beleid. We werken dit uit in overleg met de betrokken wegbeheerders. Nadere optimalisatie en uitwerking van het ontwerp volgt in de realisatiefase.	F/O
	6	Is er een klankbordgroep of ander orgaan van geïnteresseerden? Dan wil ik daar graag aan deelnemen.	D	Indiener is van harte welkom om mee te denken. Het voornemen is om in 2019 nog een of meerdere bijeenkomsten te organiseren waarbij belanghebbenden en geïnteresseerden mee kunnen praten over oplossingen in het ontwerp. De inzenders van een reactie met dit thema krijgen bericht over dergelijke bijeenkomsten.	F
5	1	Leg de brug vanwege een toekomstbestendige oplossing meteen aan met 2 rijbanen met 2 rijstroken.	A	Voor het bepalen van de toekomstige ontwikkeling van het verkeer is een verkeersmodel gemaakt waaruit blijkt wat de toename van het verkeer is op het traject. Het huidige ontwerp van 2x1 rijstrook is voldoende voor de afwikkeling van het toekomstige verkeer voor de komende 10 jaar na realisatie van het project. De nieuwe weg beschikt over voldoende ruimte om de eventuele verdere groei van de verkeersintensiteiten te faciliteren door in beide rijrichtingen een extra rijstrook aan te leggen.	F
	2	Leg een brug aan die een grotere doorvaarthoogte van 10 meter heeft en dus ook minder vaak open hoeft.	A	Voor de verschillende varianten voor de nieuwe oeververbinding is tijdens de Verkenningenstudie een kosten-baten analyse gemaakt. Uit deze analyse is gebleken dat de aanleg van een tunnel of aquaduct hogere kosten dan baten (opbrengsten) heeft en daarmee geen verantwoorde investering is. Bij de keuze voor een brug is ook het verschil tussen een hogere en lagere brug meegewogen. Een hogere brug kent een positief kosten baten-saldo. Het verschil in meerwaarde van de hogere brugvariant voor de vrije doorvaart van scheepvaartverkeer - dus zonder dat de brug open hoeft - is echter beperkt. Daardoor weegt het verschil in kosten sterk mee en is gekozen voor een brug met een doorvaarthoogte van 7 meter.	F
	3	Fietsverkeer aan Overijsselse zijde niet op de parallelweg.	B	Het traject tussen de ontsluitingsweg van de Music Club en de Buitendijksweg wordt voorzien van een vrij liggend fietspad, waardoor er op het gehele traject een uniform beeld is met een vrij liggend fietspad. Het resultaat is dat het fietsverkeer aan de Overijsselse zijde niet op de parallelweg hoeft te fietsen. Het referentieontwerp wordt hierop aangepast.	O

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
6	1	Wij willen graag een vrij liggend fietspad langs parallelweg tussen rotonde en Volkstuinen verlengen tot ingang Volkstuinencomplex.	B	De Ontwerprichtlijn wegen van provincie Flevoland schrijft voor dat fietsverkeer wordt afgewikkeld over de rijbaan van de parallelweg en dat er geen vrij liggende fietspaden worden gerealiseerd. In genoemde situatie wordt het fietspad wel vrij liggend gemaakt, ter hoogte van de rotonde als overgang naar het fietspad richting de brug. De parallelweg wordt voorzien van rood gemarkeerde stroken waarmee een reserveringsruimte voor de fietsers wordt aangegeven. De intensiteit van deze parallelweg is voor zowel de auto's als voor de fietsers veel lager dan op het Overijsselse deel. Aan de Overijsselse zijde geldt hetzelfde beleid, echter daar wordt een uitzondering gemaakt en komt er wel een vrij liggend fietspad aan de zuidzijde van de N307 vanwege het intensieve gebruik van de parallelweg door fietsers.	F
	2	Kan er een gesloten reling langs het fietspad op de brug, in verband met hoogtevrees.	B	Voor dit plan is een Samenhangende Landschapsvisie opgesteld, die nader uitgewerkt wordt in een beeldkwaliteitsplan. Uitgangspunt van de landschapsvisie is dat de gebruiker vanaf de brug maximaal zicht heeft op het natuurlijke waterlandschap van het Reevediep. Het ontwerp zal mede daar op getoetst worden. Uiteraard is naast de technische veiligheid ook een veilig gevoel bij de oversteek van belang en dit nemen we mee in het ontwerp.	F
	3	Geen haarspeldbochten in het vrij liggende fietspad aan de zuidzijde van de N307 aan Flevolands zijde.	B	Vanwege het te overbruggen grote hoogteverschil naar de nieuwe brug en vanwege de toegestane hellingspercentage van het fietspad is een bepaalde lengte nodig om dit te overbruggen. Omdat er voor de oprit naar de brug maar een beperkte ruimte beschikbaar is resulteert dit in een tracé met scherpe bochten. Bochten in het tracé zijn waarschijnlijk niet te voorkomen. In het ontwerp worden wel optimalisaties voorzien, waarbij het hoogteverschil kleiner wordt met als resultaat een korter fietspad tracé. Nadere optimalisatie en uitwerking van dit ontwerponderdeel volgt in de realisatiefase.	F
7	1	Is het mogelijk om een ontwerpessie te houden voor het ontwerp van de bocht in de Vossemeerdijk in relatie tot het dijkontwerp.	D	Indiener is van harte welkom om mee te denken. Het voornemen is om in 2019 nog een of meerdere bijeenkomsten te organiseren waarbij belanghebbenden en geïnteresseerden mee kunnen praten over oplossingen in het ontwerp. De indieners van een reactie met dit thema krijgen bericht over dergelijke bijeenkomsten.	F
	2	Indiener ziet de bomerrij graag gehandhaafd.	C	De provincie begrijpt de wens en dit punt wordt meegenomen in de komende ontwerpessie. Hierbij tekent de provincie wel aan dat de verkeersveiligheid voorop staat.	F
	3	Indiener wil graag bloemrijke dijken en bermen in combinatie met goed maaibeleid.	A	Provincies begrijpen de wens en gaan dit onderzoeken. Er wordt ingezet op een duurzame inrichting en beheer (oa. maaibeleid) van wegbermen. Het toepassen van bloemrijke bermmengsels is afhankelijk van de bodemgesteldheid. In de realisatiefase wordt dit nader onderzocht.	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
8	1	Maak de bermsloot bij het volkstuintuincomplex zo smal mogelijk en maak bij het volkstuintuincomplex een afscheiding met een haagbeuk van ongeveer een meter hoog. Maak bij het volkstuintuincomplex een pad voorlangs van 3 meter en een fietsbrug / fietsingang aan de oostkant. Maak bij het volkstuintuincomplex een parkeerplaats aan de westkant met een doorgang naar het pad achter de tuinen langs.	D	Met het bestuur van de volkstuintuinvereniging is afgesproken dat er samen een ontwerp gemaakt wordt voor inrichting van de nieuwe situatie. Daarin worden alle onderdelen, waaronder dit, meegenomen. De gesprekken hiervoor vinden nu al plaats.	F
	2	Voorkeur voor een aquaduct omdat een brug landschappelijk niet verdedigbaar is.	A	Voor alle varianten voor de nieuwe oeververbinding zijn tijdens de Verkenningenstudie kosten-baten afwegingen opgesteld. Uit deze afweging is gebleken dat een tunnel of aquaduct hogere kosten dan baten heeft en daarmee geen verantwoorde investering is.	F
9	1	Voer het overleg volgens de gemaakte afspraak.	D	Alle afspraken inzake overleg worden nagekomen. Het kan echter zijn dat punten in deze fase nog niet actueel zijn (latere uitwerking), waardoor er nog geen afspraak gemaakt wordt om die (wederom) te bespreken.	F/O
	2	Sluit het fietspad af met een paaltje.	D	Nadere uitwerking volgt in de volgende fase (realisatiefase). In de inrichting van het fietspad vindt plaats in overleg met de gemeente Kampen.	O
	3	Maak een draaiplek aan het einde van de parallelweg ten behoeve van auto's / vrachtwagens zoals de vuilniswagens.	B	Aan het eind van de parallelweg wordt een keervoorziening aangebracht voor grote voertuigen zoals een vuilniswagen. Het referentieontwerp wordt hierop aangepast.	O
	4	Overleg ruim van tevoren wanneer we niet bereikbaar zijn door de wegwerkzaamheden en communiceer daarbij de oplossingen.	D	Uitgangspunt in de realisatiefase is dat tijdens de verbouwing de bereikbaarheid zo veel mogelijk in stand blijft. Daar hoort ook een goede communicatie bij. Dit zijn de uitgangspunten die aan de aannemer meegegeven wordt en waar vanuit de opdrachtgever ook actief op gestuurd wordt. In het vervolgtraject zullen de provincies zorgvuldig blijven communiceren over de noodzaak van afsluiting en flankerende maatregelen.	O
	5	Maak nieuwe bewegwijzering naar gemaal Broeken na afsluiting van het kruispunt Schandsdijk.	D	De Provincies hebben beleid voor de inrichting van wegen en fietspaden. Dit beleid wordt in het project gevolgd. Goede en veilige verlichting en duidelijke bewegwijzering is een onderdeel van het beleid. Nadere optimalisatie en uitwerking van het ontwerp vindt in de realisatiefase plaats in overleg met de betrokken wegbeheerders.	O
	6	Zorg voor aanmelding bij de kaarten van navigatiesystemen.	D	Zie het antwoord op punt 4 in deze reactie.	O
	7	Zorg voor een parkeerverbod op de parallelweg.	D	De Provincies hebben beleid voor de inrichting van wegen en fietspaden. Dit beleid wordt in het project gevolgd. Nadere optimalisatie en uitwerking van het ontwerp vindt in de realisatiefase plaats in overleg met de betrokken wegbeheerders.	O
	8	Zorg voor een alternatieve parkeerplek op het puntje van de Stadserven.	D	Het creëren van een dergelijke voorziening is een wens die buiten de rijkwijdte van dit project valt. Ons advies is om dit op te nemen met de gemeente Kampen en NV Stadserven.	O
	9	Ik heb reacties gegeven op de inloopavond. Hoe geef ik deze formeel door?	D	Het achterlaten van uw reactie tijdens de inloopavond volstond en de reactie is hierboven in de Reactienota beantwoord.	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
10	1	<p>Indiener wordt al sinds de jaren 70 van de vorige eeuw ernstig benadeeld door de ontwikkeling van de N307. De bereikbaarheid van de dieren aan de overzijde van de weg is verslechterd na de verandering van de weg. Het grootste bezwaar tegen de N307 is de geluidsbelasting. Het dak heeft geen geluidsisolatie en het verkeerslawaai komt 1 op 1 binnen. De gebouwen van de indiener staan niet op de geluid-zoneringslijst van 1986 en zijn eerdere bezwaren tegen geluidsoverlast van de N307 nooit ontvankelijk en compensabel verklaard. Aan de indiener is door de Provincie beloofd dat bij een verandering van het karakter van de N307 zij wel in aanmerking komen voor een compensatie cq isolatie. Het valt de indiener in het rapport van Haskoning op dat burens aan de Buitendijk, aan de overkant van de weg wel aanmerking komen voor geluid reducerende maatregelen. Terwijl de indiener door locatie van zijn huis en de windrichting juist de meeste geluidsoverlast heeft. Daarnaast zijn de huizen van de burens nieuwer waarbij al vergaande maatregelen zijn getroffen. Dit staat niet in het rapport van Haskoning.</p>	C	<p>Met de milieumodellen van de provincies Flevoland en Overijssel is ten behoeve van het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen een verkennend akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft een indicatie opgeleverd van de te verwachten effecten op de geluidbelasting. De exacte effecten op de geluidbelasting worden in de verdere planuitwerking bepaald door een nader en meer gedetailleerd akoestisch onderzoek. Dat akoestisch onderzoek is nodig voor de bestemmingsplanprocedure en de benodigde Natuurvergunning. Op basis van dat onderzoek zullen zo nodig ook aanvullende mitigerende maatregelen getroffen worden. Naast geluid worden ook andere aspecten zoals fijnstof onderzocht. Alle milieugevolgen worden ook verwerkt in het Actualisatie MER dat wordt opgesteld voor de verdere besluitvorming. Voor verdere inspraakmomenten verwijzen we naar Hoofdstuk 8 in het Plan in Hoofdlijnen.</p>	O
11	1	<p>Advocaat Dommerholt namens eigenaren Music Club Kampen:</p> <p>Naar aanleiding van de inloopbijeenkomst is alsnog (wel) contact opgenomen met belanghebbenden. Dat hebben zij op prijs gesteld, maar naar hun mening bestaat voldoende aanleiding om – al voor het moment waarop de plannen meer concreet vorm krijgen – door te praten, want hun medewerking is namelijk in hun beleving wel vereist bij de uitvoering van de (aangepaste) plannen die nu van de tekentafel zijn gekomen.</p>	D	<p>In het contact met de indiener in een eerdere fase is afgesproken dat bij de nadere uitwerking de Provincie wederom contact opneemt. Dat is voor een deel pas in de volgende realisatiefase. In elke fase is er desgewenst altijd de mogelijkheid voor overleg.</p>	O
	2	<p>Gesproken wordt over een 'nieuw' referentieontwerp? Maar wat is hier eigenlijk nieuw aan? Is dat 'de versnelling' die wordt beschreven in hoofdstuk 3 van het ontwerp (versie september 2018) of is ook nog sprake van inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van eerdere ontwerpen?</p>	B	<p>Het voorliggende referentieontwerp is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp uit de Verkenningfase. Het resultaat van de Verkenning was in 2015 een Voorkeuroplossing voor de N307 Roggebot – Kampen die in drie stappen zou worden gebouwd tussen 2019 en 2025. De uitgangssituatie is in de tussentijd veranderd. Het aantal stappen is teruggebracht naar twee: fase 1 en 2 worden tegelijkertijd gerealiseerd. Dit staat omschreven in het (ontwerp)Plan in hoofdlijnen in hoofdstuk 3.</p> <p>Dit betekent wel dat het ontwerp en de positie van de wegen deels is veranderd ten opzichte van het eerdere ontwerp uit de Verkenning.</p>	

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	3	<p>In de berichtgeving wordt gesproken dat de werkzaamheden in 2020 van start gaan. Dat lijkt ambitieus, gelet op het feit dat in dezelfde publicaties staat dat de verschillende benodigde vergunningprocedures (infrastructuur/ ruimtelijke ordening en natuurontwikkeling), als bedoeld in paragraaf 8.2 van het ontwerp, in 2019 starten. Of zijn alle benodigde procedures inmiddels allemaal al afgerond, zodat belanghebbende voor voldongen feiten staan? In welk stadium bevinden de plannen zich op dit moment precies? Waarvan is de uitvoering eventueel nog afhankelijk en hoe grijpen de verschillende (deel)procedures en/ of toestemmingen in elkaar?</p> <p>Kunnen belanghebbenden desgewenst nog gebruik maken van mogelijkheden tot rechtsbescherming? Zo ja, op welke wijze en op welk moment?</p>	D	<p>De benodigde vergunningprocedures moeten nog starten. Een beknopte uitleg hierover staat benoemd in het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen Hoofdstuk 8 op pagina 47. In de tabel zijn de verschillende rechtsbeschermingsmogelijkheden opgenomen.</p>	O
	4	<p>Bij de Music Club komen op hoogtijdagen rond de 2500 bezoekers. Deze bezoekers komen grotendeels met de auto en dus moet er voldoende parkeerruimte beschikbaar zijn. Dat is overigens niet alleen een wens van belanghebbenden en hun bezoekers, maar ook een van overheidswege gestelde eis (bestemmingsplan).</p> <p>Als belanghebbenden de plannen goed lezen dan moet voor verandering van de N307 een aanzienlijk deel van het bestaande parkeerterrein worden opgeofferd (naar verluidt ongeveer 250 van de nu in totaal nog 600 beschikbare plaatsen). Deze ruimte zal dus elders gecompenseerd moeten worden. Waar en hoe gebeurt dat? En wie draait op voor de kosten?</p>	D	<p>Herinrichting van het terrein is een nadere uitwerking die in de volgende fase met alle betrokkenen (waaronder de Music Club en de gemeente Kampen) wordt uitgevoerd. De gesprekken hierover worden nu al gevoerd.</p>	O
	5	<p>Aan de ene kant wordt de N307 verbeterd terwijl op hetzelfde moment sprake is van een geprojecteerde uitbreiding van de recreatieve functie(s) aan de andere zijde van de Music Club. Op het eerste gezicht lijkt dat tegenstrijdig, omdat de betreffende planologische functies elkaar in milieu-hygiënische zin zouden kunnen 'bijten'.</p> <p>Belanghebbenden vragen zich af of specifiek is onderzocht hoe hoog de geluidbelasting van de nieuwe weg zal zijn ten opzichte van de geprojecteerde recreatieve functie. Zou deze ontwikkeling daardoor misschien niet gefrustreerd kunnen worden?</p> <p>Dat zou naar de mening van belanghebbenden onwenselijk zijn en als zou blijken dat het gevaar dat zij in dit verband signaleren reëel zou zijn, dan zou dat naar hun mening tot een bijstelling van de plannen moeten leiden.</p> <p>Graag krijgen belanghebbenden meer inzicht in de milieugevolgen van de voorgenomen werken en werkzaamheden alvorens de besluitvorming verder wordt voorbereid en afgerond.</p>	C	<p>Met de milieumodellen van de provincies Flevoland en Overijssel is ten behoeve van het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen een verkennend akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft een indicatie opgeleverd van de te verwachten effecten op de geluidbelasting. De exacte effecten op de geluidbelasting worden in de verdere planuitwerking bepaald door een nader en meer gedetailleerd akoestisch onderzoek. Dat akoestisch onderzoek is nodig voor de bestemmingsplanprocedure en de benodigde Natuurvergunning. Op basis van dat onderzoek zullen zo nodig ook aanvullende mitigerende maatregelen getroffen worden. Naast geluid worden ook andere aspecten zoals fijnstof onderzocht. Alle milieugevolgen worden ook verwerkt in het Actualisatie MER dat wordt opgesteld voor de verdere besluitvorming. Voor verdere inspraakmomenten verwijzen we naar Hoofdstuk 8 in het Plan in Hoofdlijnen.</p>	O

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	6	De Music Club ligt nu, zoals dat heet, binnendijks. Dit zal veranderen in een buitendijkse ligging. Hierdoor wordt het gevaar van een eventuele overstroming dus (veel) groter dan op dit moment nog het geval is. Dit betekent zeer waarschijnlijk dat er aanvullende bouwkundige voorzieningen moeten worden getroffen om de bestaande gebouwen en met name haar gebruikers te beschermen. Hoe ingrijpend dienen deze voorzieningen te zijn en wie gaat kosten daarvan redelijkerwijs dragen.	D	Door de provincie Overijssel worden in het kader van het project Recreatieterrein mogelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen vanwege het verwijderen van de Roggebotsluis geïnventariseerd, waarover met u in overleg is/wordt getreden.	O
	7	Belanghebbenden maken nu gebruik van een vaste steiger. In de toekomstige situatie zou dit wellicht een drijvende steiger moeten worden, want als de plannen zo worden uitgevoerd als ze nu voorliggen dan krijgen belanghebbenden te maken met (sterk) wisselende waterstanden. Wie betaalt dit?	D	Zie het antwoord op punt 5 in deze reactie.	O
	8	Blijft het terrein van de Music Club gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar? Zo niet, gedurende welke periode moet de bedrijfsvoering dan worden gestaakt? En hoe lang van tevoren is dit bekend? Dit is erg belangrijk voor veel evenementen die een hele lange voorbereidingstijd kennen. Daarnaast worden er afspraken met bijvoorbeeld bruidsparen gemaakt die de mooiste dag van hun leven hopen mee te maken in de Music Club. Daar komt echter niets van terecht als de locatie nou net die dag volkomen onbereikbaar is, of als het buitenterras niet kan worden gebruikt. Wordt de gederfde omzet vergoed? Zo ja, volgens welke systematiek?	C	Uitgangspunt in de realisatiefase is dat tijdens de verbouwing de verkoop zo veel mogelijk door kan gaan. Daar hoort ook een goede communicatie bij. Dit zijn de uitgangspunten die aan de aannemer meegegeven worden en waar vanuit de opdrachtgever ook actief op gestuurd wordt. Als u van mening bent dat u tijdens de bouw schade lijdt dan kunt u dit conform de geldende wet- en regelgeving claimen.	O
	9	Kunnen er wegbewijzeringsborden worden geplaatst? Ook in de Engelse taal? Dit in verband met het feit dat zowel (a) de bezoekers van de Music Club voor een deel bestaat uit buitenlandse gasten en (b) in de omgeving steeds meer vrachtwagenchauffeurs rijden die de Nederlandse taal niet machtig zijn.	D	De Provincies hebben beleid voor de inrichting van wegen en fietspaden. Dit beleid wordt in het project gevolgd. Goede en veilige verlichting en duidelijke bewegwijzering is een onderdeel van het beleid. Nadere optimalisatie en uitwerking van het ontwerp vindt in de realisatiefase plaats in overleg met de betrokken wegbeheerders.	O
	10	Belanghebbenden vragen graag aandacht voor de aansluiting tussen het project Schansdijk en de N307 Roggebot - Kampen. Uitgangspunt moet naar hun mening zijn een wegbreedte van 9 meter over het gehele traject. Met andere woorden: gekozen zou naar hun mening moeten worden voor dubbele rijbanen over het hele traject. Nu is dat op sommige gedeeltes van het traject in hun waarneming slechts 4,5 meter. Dat is naar de mening van belanghebbenden vragen om problemen. Die zouden zij graag willen voorkomen. Kan het betreffende traject dus a.u.b. nog worden opgevaardeerd?	A	Voor het bepalen van de toekomstige ontwikkeling van het verkeer is een verkeersmodel gemaakt waaruit blijkt wat de toename van het verkeer is op het traject. Gebleken is dat een weg met 2 keer 1 rijstrook voldoende capaciteit biedt voor de komende 10 jaar na realisatie van het project in 2022 en dat een weg met 2 x 2 rijstroken en dus een bredere weg nu nog niet nodig is. We willen de parallelweg relatief smal houden. Dit past bij de verwachte hoeveelheid verkeer volgens de ontwerprichtlijnen. Daarmee voorkomen we ook dat er straks te hard wordt gereden.	O
12	1	De directe verbinding naar de Roggebothaven komt te vervallen. Hierdoor bestaat de kans op minder impuls bezoekers aan het toekomstige restaurant. Daarnaast krijgt de haven concurrentie van de zuidelijke havens nu deze bereikbaar zijn ook in de avonduren. Beide veranderingen leiden tot inkomstenderving. Hoe wordt dit opgelost?	D	De effecten van het verwijderen van de Roggebotsluis worden meegenomen in het Projectplan Waterwet. Als indiener van mening is dat er in de nieuwe situatie sprake is van schade als gevolg van dit initiatief, dan kunt u conform de geldende procedure een verzoek tot schadevergoeding indienen.	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	2	Het verdwijnen van de sluis heeft nadelige effecten op de haven. Mogelijk ontstaan er hogere stroomsnelheden, meer verzanding en meer golfslag.	D	De effecten van het verwijderen van de Roggebotsluis worden meegenomen in het Projectplan Waterwet. Als indiener van mening is dat er in de nieuwe situatie sprake is van schade als gevolg van dit initiatief kunt u conform de geldende procedure een verzoek tot schadevergoeding indienen.	F
13	1	Eerder was er overeenstemming over een ander ontwerp (Vastgestelde voorkeursvariant Stuurgroep 2016), waarbij de weg (en dus het geluid) verder van de woningen af lag. Waarom wordt die voorkeursvariant 2016 niet uitgevoerd? Dat wordt nergens toegelicht of onderbouwd.	A	Het voorliggende referentieontwerp is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp uit de Verkenningfase. Het resultaat van de Verkenning was in 2015 een Voorkeuroplossing voor de N307 Roggebot – Kampen die in drie stappen zou worden gebouwd tussen 2019 en 2025. De uitgangssituatie is in de tussentijd veranderd. Het aantal stappen is teruggebracht naar twee: fase 1 en 2 worden tegelijkertijd gerealiseerd. Dit staat omschreven in het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen in hoofdstuk 3. Dit betekent wel dat het ontwerp en de positie van de wegen deels is veranderd ten opzichte van de voorkeursvariant uit de Verkenning.	F
	2	Het is onjuist dat er steeds wordt beschreven dat ten tijde van vaststelling van de voorkeursvariant enkel sprake was van een doorkijk naar versnelling richting de 2e fase. Bij vaststelling van de verkenning door gedeputeerden van de provincie Flevoland en Overijssel, en de bestuurders/wethouders van Kampen en Dronten was dit feit al bekend. Door jullie wordt dit argument dikwijls aangehaald als zijnde het argument om andere besluiten te nemen, echter, dit is een onjuiste conclusie en zou (op meerdere plekken in dit plan) niet aangehaald moeten worden en hier zouden geen conclusies aan verbonden mogen worden. Het feit dat de versnelling al duidelijk aan de orde was, is terug te lezen in de verslagen die zijn gemaakt over dit onderwerp. Waarom wordt dit niet gehandhaafd? Tevens hield de verkenning al rekening met de versterking van de Drontermeerdijk en de ontwikkeling van het recreatieterrein bij de Music Club.	A	Zie het antwoord op punt 1 in deze reactie.	F
	3	Er ontbreekt een duidelijke tekening van de toekomstige ligging van de brug t.o.v. de huidige ligging van de brug. Graag ontvangen wij de detailtekeningen op maat, met hoogtes er in etc.	D	De exacte uitwerking waar u op doelt, is in deze fase nog niet beschikbaar; detailtekeningen worden in een latere fase door de ontwerpend aannemer gemaakt. Het gaat nu om de inpassing in het bestemmingsplan en andere hoofdvergunningen.	F
	4	Welke hoek en hoogte van de weg is meegenomen in de berekeningen?	C	Het betreft een indicatieve berekening, waarbij de weg op zijn laagste punt op maaiveld ligt en de bovenkant van het brugdek hier op ca. 10,0 meter +NAP ligt. Bij het ontwerp is gebaseerd op de ontwerpuitgangspunten van de beide provincies. Het onderdeel van de 'hoek van de weg' in uw reactie is ons niet helemaal duidelijk, dit bespreken we graag in een vervolcontact.	F
	5	De geldigheid van de MER wordt overschreden omdat er pas gestart wordt met de werkzaamheden t.b.v. de reconstructie in 2019. De geldigheid van de MER is dan al verlopen. Deze zou hierdoor in zijn geheel over moeten. Waarom wordt gekozen voor een beperkte toevoeging? Wettelijk gezien kan dit niet. Waarop baseert u dat dit in dit geval wel mogelijk is? Wij zien graag een MER die opnieuw uitgevoerd wordt.	C	Wij hebben in overleg met onze adviseurs de afweging gemaakt dat hier een actualisatie volstaat. Een MER kent geen geldigheidstermijn. In 2013 is een MER opgesteld die geactualiseerd wordt voor de komende besluiten/vergunningen. De hieraan ten grondslag liggende onderzoeken zijn actueel. Hiermee kunnen de betrokken overheden de milieueffecten bij hun afwegingen betrekken.	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	6	Kunnen de eisen van Waterschap Zuiderzeeland nog verandering van het ontwerp rondom de Drontermeerdijk geven?	D	Zie de reactie van het waterschap en onze antwoorden daarop. Dit is te vinden in hoofdstuk 3, vooroverleg Waterschap. Wij zullen in afstemming met het waterschap, die ook partner is in IJsseldelta fase 2, komen tot een gedragen ontwerp.	F
	7	Zoals inmiddels bij u bekend, hebben we erg moeite met de aansluiting van de afritten op de N306. Deze bocht komt substantieel dicht bij onze huizen te liggen. Daarbij worden de bomen die daar staan verwijderd en is er enkel nog uitzicht op de weg. Deze aansluiting zien wij graag veranderd. Tevens verwachten wij dat het zicht op de weg weer in originele staat wordt teruggebracht, d.w.z. geen zicht op de weg vanuit onze tuinen en huizen.	D	Indiener is van harte welkom om mee te denken. Het voornemen is om in 2019 nog een of meerdere bijeenkomsten te organiseren waarbij belanghebbenden en geïnteresseerden mee kunnen praten over oplossingen in het ontwerp. De inzenders van een reactie met dit thema krijgen bericht over dergelijke bijeenkomsten.	F
	8	U gaat nu uit van "geen reconstructie" volgens de geluidswet. In de eerdere uitspraak van de Raad van State betreffende dit project, is duidelijk uitgesproken dat dit WEL een reconstructie betreft. Daar was de RvS duidelijk in; dat is nu niet anders. De uitspraak is onveranderd van toepassing en moet de basis zijn voor de komende onderzoeken en procedures. Dit komt niet terug in de stukken. Aanpassing in het stuk en onderzoeken moeten dus gaan plaatsvinden. Wat maakt dat dit in het huidige plan niet zo gebeurt? Hoe plaatsen jullie de uitspraak van de hoogste rechter over dit project en waarom wijken ze hier vanaf?	C	Aan dit nieuwe ontwerp ligt ook een nieuw verkeersmodel ten grondslag. In de volgende fase, ten behoeve van de bestemmingsplanaanpassing, zal een volledig akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Eventuele mitigerende maatregelen zullen alsdan conform de bestaande wet- en regelgeving genomen worden. Dan wordt ook duidelijk of er in deze nieuwe situatie sprake is van een reconstructie of niet.	F
	9	Daarnaast is er mede sprake van "reconstructie" omdat er een fysieke wijziging van de weg aan de orde is; er is immers sprake van extra aanleg van aansluitingen en op- en afritten, wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging.	C	Aan dit nieuwe ontwerp ligt ook een nieuw verkeersmodel ten grondslag. In de volgende fase, ten behoeve van de bestemmingsplanaanpassing, zal een volledig akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Dat onderzoek is inmiddels ingezet waarvan de resultaten begin 2019 worden verwacht. Eventuele mitigerende maatregelen zullen alsdan conform eerdere afspraken en de bestaande wet- en regelgeving genomen worden. Dan wordt ook duidelijk of er in deze nieuwe situatie sprake is van een reconstructie. Als uit het gedetailleerde akoestisch onderzoek blijkt dat de verbetering van de N307 geen formele reconstructie is in de zin van de wet, maar de geluidstoename wel dicht tegen de wettelijke norm aan ligt, kijken we in overleg met u naar maatregelen voor geluidsreductie.	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	10	De toekomstige stap naar 100 km/uur is niet meegenomen. Deze dient wel meenomen te worden. Dat is immers de beoogde toekomst. Uitspraak van de RvS: uitgangspunt is 100km/u moet mee gerekend worden. Dit o.m. ter voorkoming van de salamatactiek die kan worden toegepast op dit project. Immers, via een verkeersbesluit is het mogelijk om van 80 naar 100km/u te gaan. De huidige situatie geeft de omwonenden geen enkele garantie dat dit niet gebeurt, sterker nog, dit waren uitgangspunten en de weg wordt zo gemaakt (bijv. afslagen) dat deze snelheid mogelijk is. De onderzoeken zullen dus met deze snelheid berekend moeten gaan worden. Omdat er van uit gegaan moet worden dat het een reconstructie is, moet de planhorizon langer zijn. Dit geldt voor al de onderzoeken die hiervoor zijn uitgevoerd. Immers: de verdubbeling / 100 km per uur komt over bv 5 jaar. Dan moet de planhorizon lopen tot 10 jaar nadat die aanpassing is gerealiseerd. Is dit in alle onderzoeken op bovenstaande manier toegepast? Zo niet, dan graag aanpassen en nieuwe berekeningen communiceren.	C	<p>Aan dit nieuwe ontwerp ligt ook een nieuw verkeersmodel ten grondslag. In de volgende fase, ten behoeve van de bestemmingsplanaanpassing, zal een volledig akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De onderzoeken lopen al en zijn begin 2019 bekend. Eventuele mitigerende maatregelen zullen alsdan conform de bestaande wet- en regelgeving genomen worden. Dan wordt ook duidelijk of er in deze nieuwe situatie sprake is van een reconstructie of niet. Verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur is in dit plan voor het Flevolandse deel niet aan de orde. De maximumsnelheid is en blijft hier 80 km/uur. De verhoging naar 100 km/uur is in de verre toekomst naar verwachting wel aan de orde maar is in de plannen nog niet voorzien.</p> <p>Als uit het gedetailleerde akoestisch onderzoek blijkt dat de verbetering van de N307 geen formele reconstructie is in de zin van de wet, maar de geluidstoename wel dicht tegen de wettelijke norm aan ligt, kijken we in overleg met u naar mogelijke maatregelen voor geluidsreductie.</p>	F
	11	Het feit dat er extra verkeer gebruik maakt van de Flevolandse kant om terug te keren over de parallelbaan naar Overijssel, zou zwaarwegend t.o.v. de andere varianten moeten worden meegenomen. Zoals bekend bij u, en tevens gecommuniceerd in de krant, ligt hier ook grote moeite over bij de gemeente Dronten. Het betreft namelijk een verhoging van de intensiteit van het verkeer t.o.v. de andere varianten.	A	<p>In de Verkenningenstudie zijn de uitgangspunten bestuurlijk vastgesteld waarbij er een ongelijkvloerse aansluiting op de kruising van de N307 met de N306 zou worden aangelegd en dat er op de route Roggebot – Kampen geen ander aansluitingen gemaakt zouden worden. Dit is in overeenstemming met het kenmerk van een Stroomweg waarbij zou weinig mogelijk aansluitingen worden gemaakt en aansluitingen zeker niet dicht bij elkaar komen te liggen. Hierover vindt al overleg plaats met de gemeente Dronten.</p> <p>Vanwege het bestaande kruispunt van wegen is ervoor gekozen de ongelijkvloerse kruising aan Flevolandse zijde te projecteren. Dit uitgangspunt is bestuurlijk vastgesteld en is tijdens de Planuitwerking niet heroverwogen</p>	F
	12	Bij de afweging van varianten is "geluid op de woningen" geen criterium geweest in het ontwerpplan wat jullie presenteren. Dat lijkt ons onjuist: er moet gestreefd worden naar een goed woon- en leefklimaat van omwonenden. Graag deze afweging toevoegen.	C	Uiteraard wordt er rekening gehouden met geluid. Het gehanteerde afwegingskader in het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen past bij deze fase van Planuitwerking. In de realisatiefase vindt een aanvullend geluidsonderzoek plaats (zie ook punt 8 en 9 van deze reactie).	F
	13	De reden waarom de lengte van de afrit komende vanaf Kampen in het Referentieontwerp wel voldoet en in het voorkeursvariant uit de verkenning als 1 van genoemde varianten niet, is niet duidelijk.	B	De ontwerpuitgangspunten van beide provincies en CROW-richtlijnen gehanteerd. Dat heeft geleid tot voorliggend ontwerp en de gemaakte afwegingen en keuzes.	F
	14	Omdat de exacte locatie van de bushaltes nog niet bekend is, is het niet realistisch om de reistijd mee te nemen in de afweging van varianten.	B	Alhoewel de exacte locaties van de bushaltes nog niet bepaald zijn, is hier wel een inschatting gemaakt van mogelijke gevolgen voor de reistijd.	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	15	Er is een veel groter ruimtebeslag nodig voor de variant die nu is voorgelegd. Dit ten opzichte van vastgestelde voorkeursvariant. Dit moet meegewogen worden. Dit is nu niet gedaan. Graag dit in de afweging meenemen en daarnaast een uitleg waarom het nu vergeten is. Financiële afwegingen spelen hier ook een rol, zo is ons verteld. Onduidelijk is over welke verschillen we hier praten. Graag financiële onderbouwing toevoegen en welke afwegingen hierin zijn gemaakt.	B	<p>Het voorliggende referentieontwerp is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp uit de Verkenningfase. Het resultaat van de Verkenning was in 2015 een Voorkeuroplossing voor de N307 Roggebot – Kampen die in drie stappen zou worden gebouwd tussen 2019 en 2025. De uitgangssituatie is in de tussentijd veranderd. Het aantal stappen is teruggebracht naar twee: fase 1 en 2 worden tegelijkertijd gerealiseerd. Dit staat omschreven in het (ontwerp)Plan in hoofdlijnen in hoofdstuk 3.</p> <p>Dit betekent dat het ontwerp en de positie van de wegen is veranderd ten opzichte van de voorkeursvariant uit de Verkenning. De variant uit de Verkenning met daarin verwerkt de nieuwe uitgangspunten is wel degelijk meegenomen in de afweging rond het ruimtebeslag. Echter, deze variant viel op andere aspecten al af. De varianten zijn beoordeeld op de aspecten zoals vermeld in paragraaf 5.5. van het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen. Uw bewering dat een grotere ruimtebeslag nodig is voor het Referentieontwerp ten opzichte van het voorkeursontwerp uit de Verkenning is niet juist. Het Referentieontwerp vraagt minder ruimtegebruik en een kleiner grondlichaam waardoor de aanleg goedkoper is.</p>	F
	16	Het nadeel van het huidige plan: er rijdt extra verkeer via de provincie Flevoland, gemeente Dronten, terug over de parallelbaan naar Overijssel. Dit is een afweging t.o.v. andere varianten die negatief moet worden meegewogen. Dit is niet gebeurd. De Gemeente Dronten heeft zelf ook aangegeven dit zeer bezwaarlijk te vinden.	A	Zie het antwoord op punt 11 van deze reactie.	F
	17	In het ontwerp ontbreekt de situering van de bushaltes. De situering dient sterk bepalend te zijn door een veilige en goede bereikbaarheid voor voetgangers met name voor de bewoners van het AZC.	B	In de volgende fase zal dit, in combinatie met het vinden van een locatie voor de bushaltes, nader uitgewerkt worden. De zorgen die u uit nemen we mee bij de keuze voor de locaties.	F
	18	Inzake de afwegingsaspecten die wel en niet zijn meegenomen de volgende vraag: waarom worden deze niet aangevuld met omgevingswensen en personen(azc) die dagelijks gebruik maken van en te maken hebben met deze weg.	A	Het gehanteerde afwegingskader in het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen bij de afweging van varianten past in de fase van Planuitwerking. De omgevingswensen worden in de verdere uitwerking van het ontwerp verzameld.	F
	19	Zijn de kosten van de alternatieve oplossing voor de oprit naar de brug ten behoeve van fietsers aan de zuidzijde van de brug in Flevolandse kant ook meegenomen in de financiële afwegingen die zijn gemaakt tussen de mogelijke alternatieven? De veiligheid van het fietsverkeer wordt enkel meegewogen t.o.v. parallelweg. Deze zou ook meegewogen moeten worden in relatie tot de gebruikers van het fietspad en de ligging/afritten.	A	<p>Ja, ook de kosten zijn onderdeel van de afwegingen. Verschillende alternatieven met hun voor- en nadelen zijn grondig onderzocht, inclusief een kosten-baten analyse. Rondom het oprijden van de brug voor fietsers is de conclusie getrokken dat de nu gekozen oplossing de beste is. De alternatieve oplossing is hiermee komen te vervallen.</p> <p>Het Plan in Hoofdlijnen is op dit punt aangepast.</p>	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	20	<p>Eerder werd de geluidsbelasting 5 a 7 dB hoger (en minimaal 3 dB op de woning nr. 52). Zie eerdere stukken bij de uitspraak van de RvS. Nu minder dan 2 dB. Dat is vreemd. Dit kan bijna niet kloppen. Gaarne dit verschil onderbouwen. Daarnaast is er een toename van verkeer door de ligging van de weg en de toegang tot de parallelbaan aan de zuidzijde van de Overijsselse kant (naar bijv. de Music club). Dit maakt het verschil zoals hierboven beschreven nog ongeloofwaardiger.</p> <p>Hoe is de extra aftrek op basis van artikel 110g van de Wgh toegepast? Graag dit specificeren. De extra aftrek mag immers niet zondermeer worden toegepast omdat er sprake is van meerdere wegen die naast elkaar komen te liggen en van verschillende wegen/richtingen afkomstig is. In het verleden is deze aftrek onjuist toegepast wat vervolgens een fors verschil in uitkomsten gaf. Voor ons zijn dit cruciale zaken.</p> <p>Daarnaast mag de aftrek van bovengenoemd artikel niet plaatsvinden omdat er geluid van meerdere wegen komt: namelijk vanaf N306 en de N307 (met afritten). Ook dit maakt dat de uitkomsten van het geluidsonderzoek fors hoger zal uitvallen dan nu het geval is. Dus zeker boven de reconstructievorm. Dit maakt ook dat u, naast de uitspraak van de RvS, moet uitgaan van een reconstructie. Deze berekeningen en conclusies dienen dus aangepast te worden in het plan.</p> <p>Is het geluid vanaf de afrit meegenomen in het geluidsonderzoek naast het geluid wat van de hoofdweg komt?</p> <p>Wat is de snelheid op die afrit? Dat is van belang voor het verkeersmodel en de geluidsberekening.</p> <p>Het uitgevoerde geluidsonderzoek zit er niet bij. Graag ontvangen wij deze digitaal. Dan kunnen we zien wat er is onderzocht en hoe de berekeningen zijn uitgevoerd.</p> <p>Er is verschil in uitkomst van verschillende verkeersmodellen: het oude verkeersmodel en het verkeersmodel van 2017. Binnen 2 jaar geeft dit een andere maximale capaciteit die in de tijd wordt bereikt. Wat is het verschil tussen de verkeersmodellen, kunt u dit specifiek uitleggen? Wat maakt dat hier een verschillende uitkomst? Welke uitgangspunten in de verkeersmodellen zijn hierin verschillend van elkaar? Wanneer wordt de maximale capaciteit vanuit het nieuwe model bereikt?</p>	C	<p>We zijn nu een paar jaar verder sinds de Verkenning. Er ligt nu een ander ontwerp waarbij de actuele prognoses voor de verkeersintensiteit zijn gebruikt. De datum waarop de maximumcapaciteit wordt behaald kan vanwege bandbreedtes in het model niet exact aangegeven worden. Duidelijk is wel dat de maximale capaciteit niet in de eerste 10 jaar na openstelling zal worden bereikt.</p> <p>We hebben met de indiener afgesproken om de technische vragen over het geluidsonderzoek tijdens een persoonlijke gesprek toe te lichten.</p>	F

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	21	Opgemerkt wordt dat kruisingen bij Dronten mogelijk eerst een knelpunt gaan worden voordat Roggebotsluis een knelpunt gaat worden. Hieruit volgt logischerwijs dat deze kruispunten als eerste in de toekomst gaan worden aangepast ten behoeve van de goede doorstroming. Vervolgens kan er een verkeersbesluit plaatsvinden om 100km/u te gaan rijden. Immers, het ontwerp bij Roggebotsluis is gemaakt op 100 km/u. Hier kan dus in de toekomst de salamitactiek worden toegepast en op die manier een verhoging van het geluid ontstaan. De RvS was hier duidelijk over in zijn uitspraak: dit mag niet. Hier moet helderheid over komen t.o.v. omwonenden. Hoe gaat u dit borgen? Hoe gaat u ons de garantie geven dat deze salamitactiek niet wordt toegepast in de toekomst?	C	Het ontwerp voor de N307 is gebaseerd op de eindsituatie met een maximumsnelheid van 100 km/uur. In Flevoland bedraagt de maximumsnelheid vooralsnog 80 km/uur. Om de maximumsnelheid aan te passen zal een nieuw besluit genomen moeten worden. Voor een dergelijk besluit geldende de normale wettelijke kaders en ook beroepsmogelijkheden.	F
	22	U schrijft dat u met ons heeft afgesproken dat, mocht de geluidstoename richting de 2 dB gaat, u in overleg met ons gepaste geluidsmaatregelen wilt nemen. Wij hebben steeds aangegeven dat wij verwachten dat de geluidstoename tot minimaal hetzelfde niveau wordt teruggebracht als wat bij een reconstructie het geval zou zijn. Zoals het nu staat beschreven is het niet juist. Met indiener is afgesproken dat er een nieuwe afspraak wordt gemaakt om de vervolg onderzoeken door te nemen. Dit voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure van de gemeente Dronten.	D	Zie het antwoord bij punt 9 van deze reactie. Voor de gemaakte afspraken verwijzen wij de indiener graag naar de verslagen van de betreffende gesprekken. De provincie heeft ook geen reden om daar van af te wijken dus u kunt er op rekenen dat het wordt uitgevoerd zoals afgesproken.	F
14	1	In het (ontwerp)Plan ontbreekt een specificering van de doorvaartbreedte voor de scheepvaart onder de brug op het Vossemeer/Drontermeer.	B	Met RWS zijn wij in overleg over de klanteisen met betrekking tot de vaarweg. De vaarweg is onderdeel van CEMT-klasse IV wat op basis van het maatgevende vaartuig de doorvaartbreedte bepaald.	F
15	1	Het OIH meldt meerdere redenen om aan te nemen dat de N306 tijdens de werkzaamheden afgesloten gaat worden. Het plan voorziet nu nog niet in de bereikbaarheid van het restaurant tijdens de uitvoering. Dit is een gebrek. Een slechtere bereikbaarheid van At Sea leidt tot omzetting. In het OIH staat nergens vermeld dat er planschade of nadeelcompensatie geclaimd kan worden. Het moet nu al uitgewerkt worden hoe de adequate bereikbaarheid wordt gegarandeerd en kan niet overgelaten worden aan de aannemer. De overheden moeten er op toezien dat het ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd.	D	Uitgangspunt in de realisatiefase is dat tijdens de verbouwing de bereikbaarheid zoveel mogelijk in stand blijft. Daar hoort ook een goede communicatie bij. Dit zijn de uitgangspunten die aan de aannemer meegegeven worden en waar vanuit de opdrachtgever ook actief op gestuurd wordt. Dit wordt alsdan nader uitgewerkt. Als u van mening bent dat er in de nieuwe situatie sprake is van omzetting en/of waardevermindering als gevolg van dit initiatief, kunt u conform de geldende procedure bij de gemeente een verzoek om planschade indienen. Hetzelfde geldt voor inkomensderving: conform de geldende wet- en regelgeving.	F
	2	Indiener is van mening dat er een vrij liggend fietspad vanaf de Roggebotsluis tot aan Kampen moet komen	B	Het traject tussen de ontsluitingsweg van de Music Club en de Buitendijksweg wordt ook voorzien van een vrij liggend fietspad waardoor er op het gehele traject een uniform beeld is met een vrij liggend fietspad. Het referentieontwerp wordt hierop aangepast.	O

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
16	1	<p>Waar de indiener tegen aanloopt is dat er verschillende niet met elkaar corresponderende tekeningen ter inzage zijn gelegd. Hierdoor is onduidelijk welke situatie nu wel en niet geldt. Indiener gaat uit van de meest recente tekening met tekeningnummer N307-036 welke voor het laatst gewijzigd is op 19 september 2018.</p> <p>Het is onduidelijk of vanuit het project Schansdijk en N307 Roggebot - Kampen wijzigingen plaatsvinden aan de ontsluiting van de Zwartendijk op de Flevoweg/N50. Indiener gaat ervan uit dat geen wijzigingen plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie.</p>	A	In beide projecten vinden geen wijzigingen plaats aan de aansluiting van de Zwartendijk op de Flevoweg (parallelweg van de N307).	O
	2	<p>De huidige ontsluiting naar de Melm/Schansdijk via de N307 is in de toekomst afgesloten voor landbouwverkeer. De voorkeur gaat uit naar het ontsluiten van landbouwverkeer vanaf de Zwartendijk rechtstreeks richting de Flevopolder. Dit om de bedachte alternatieve routes te ontlasten. Indiener maakt veelvuldig gebruik van de route van en naar de Schansdijk en van de route van en naar Flevoland met zowel vrachtwagens als met zwaar landbouwverkeer en grondverzetmachines. Hiermee dient rekening te worden gehouden in de planvorming.</p>	A	<p>Als gevolg van de aanleg van de parallelwegen is het niet meer mogelijk om direct vanaf het onderliggend wegennet de Flevoweg op te rijden. De parallelstructuur faciliteert een veilige route richting een geregelde aansluiting op de N307 en/ of de N50. Door deze geregelde aansluitingen wordt het veilig oprijden van het hoofdwegennet gegarandeerd. In de huidige situatie is dat niet het geval.</p> <p>Op basis van de verkeersprognoses worden aanvullende maatregelen op het onderliggend Kampense wegennet (Zwartendijk/ Buitendijksweg / Schansdijk) niet nodig geacht. De gemeente Kampen monitort vanuit zijn rol als verantwoordelijk wegbeheerder het feitelijk gebruik en zal maatregelen treffen als dat toch nodig blijkt te zijn.</p>	O
	3	<p>Indiener doet suggestie om het viaduct over de N307 zo dicht mogelijk bij de Schansdijk te realiseren zodat de omrijtschade voor verkeer ten behoeve van zijn bedrijfsvoering zo beperkt mogelijk blijft</p>	B	Het viaduct is bewust aangelegd ter hoogte van het dijklichaam van IJsseldelta fase 1 om zodoende van dit grondlichaam te profiteren. Door het viaduct hier te situeren hoeft er alleen nog maar een grondlichaam aan de noordzijde aangelegd te worden.	O
	4	<p>Het verkeer vanaf Loonbedrijf Buijert Kampen B.V. richting Flevoland rijdt nu via de Zwartendijk - parallelweg Flevoweg. De nieuw in het ter inzage gelegde plan gaat uit van de route Zwartendijk - Cellesbroeksweg - Buitendijksweg -Flevoweg naar Flevoland. Afgezien van de omrijtschade die hierdoor wordt veroorzaakt is de deze route zeer smal en passeren van tegemoetkomend verkeer met groot materiaal is moeilijk en gevaarlijk. Zeker als aan beide kanten landbouwverkeer rijdt. Tevens wonen aan de Cellesbroeksweg en Buitendijksweg hoofdzakelijk mensen die niet enthousiast zijn van de nieuwe route en de klachten zullen naar verwachting toenemen. Het uitgedachte alternatief lijkt derhalve geen goede te zijn en dient te worden heroverwogen.</p>	D	Zie het antwoord op punt 2 van deze reactie.	O
	5	<p>Het verkeer naar de Schansdijk en het hierachter gelegen landbouwgebied vanaf Loonbedrijf Buijert Kampen B.V. wordt nu geregeld via de Zwartendijk - Flevoweg. De alternatieve route lijkt nu te lopen via Zwartendijk -Cellesbroeksweg - Buitendijksweg - Flevoweg naar viaduct - viaduct - terug naar Schansdijk of via de route Zwartendijk - Flevoweg over/onder-steek N50 -Zambonistraat - Van Doorneweg - nieuw aan te leggen weg naar Schansdijk. Bij de Van Doorneweg ontstaat een gevaarlijk knelpunt wat in de bedenkingen van betreffend plan naar voren zal worden gebracht. Beide alternatieven zorgen voor een omslachtige route met de nodige vertragingen waardoor omrijtschade ontstaat.</p>	D	Zie het antwoord op punt 2 van deze reactie.	O

ID	Nr.	Samenvatting van de reactie	Thema	Antwoord	Prov.
	6	Indiener geeft aan dat de combinatie landbouwverkeer en vrachtwagens met fietsverkeer, vanwege de grootte van het verkeer en het snelheidsverschil, gevaarlijke situaties zal veroorzaken op de noordelijke parallelweg.	A	De combinatie van fiets- en landbouwverkeer komt op meerdere plekken voor in Overijssel. Het ontwerp van de parallelweg is bepaald op basis van de ontwerprichtlijnen van de provincie Overijssel en is hier op afgestemd. De verhardingsbreedte wordt binnen de gehele provincie Overijssel toegepast. De provincie Overijssel heeft de voorkeur voor een smal profiel om sluipverkeer en hoge snelheden te voorkomen en de verkeersveiligheid te borgen. De bermverharding wordt als uitwijkruimte toegepast om het passeren van gemotoriseerd verkeer zonder bermschade mogelijk te maken. Overigens is in het (ontwerp)plan voorzien dat het vrijliggende fietspad aan de zuidzijde van de N307 de hoofdroute voor fietsverkeer wordt. De fietsintensiteit op de noordelijke parallelweg zal daardoor beperkt zijn.	O
	7	Indiener pleit voor veilige verkeersomstandigheden en wil hier ook graag over meedenken. Mocht de provincie besluiten om "niet volledig tegemoet te komen aan de bedenkingen/zienswijzen/bezwaren", dan wil men graag de mogelijkheid krijgen een en ander mondeling toe te lichten.	D	Indiener is van harte welkom om mee te denken. Het voornemen is om in 2019 nog een of meerdere bijeenkomsten te organiseren waarbij belanghebbenden en geïnteresseerden mee kunnen praten over oplossingen in het ontwerp. De indiener van een reactie met dit thema krijgen bericht over dergelijke bijeenkomsten.	O